

Μαθητές που έλαβαν μέρος

ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ΤΜΗΜΑ Β3

α/α ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ

- 1 Μοσχάκης Δημήτριος
- 2 Μουάτσου Παρασκευή
- 3 Μουντάκης Χρήστος
- 4 Νησανάκη Αντωνία
- 5 Νικολουδάκη Ιωάννα
- 6 Νικολουδάκης Κων/νος
- 7 Παπαγιαννάκη Μαρίνα
- 8 Παπαγιαννάκης Γεώργιος
- 9 Παπαγιαννακης Γρηγόριος
- 10 Παπαδάκη Κυριακή
- 11 Παπαδάκη Νεχταρία
- 12 Παπαδάκης Νικόλαος
- 13 Παπαδομανωλάκης Σπύρος
- 14 Πετσετάκη Ειρήνη
- 15 Πολιτάκης Ζαχαρίας
- 16 Σπυριδάκη Μαρία
- 17 Στεφανάκη Ελένη
- 18 Στεφανάκη Μαργαρίτα
- 19 Στριλιγκά Μαρία
- 20 Τζανιδάκη Μαρία
- 21 Τζανιδάκης Γεώργιος
- 22 Τζούγκα Αντώνιος
- 23 Φακιδάρη Κωνσταντίνα
- 24 Φοβάκης Δημήτριος
- 25 Χαρίση Άννα
- 26 Ψαροκόλβου Ελευθερία

Μαθητές που έλαβαν μέρος

ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΤΜΗΜΑ Β3



Κριτήρια επιλογής θεμάτων

Το βασικό κριτήριο είναι ότι: Σήμερα, χρησιμοποιούμε όλο και περισσότερο το ιδιωτικό μας αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις μας, χωρίς να λογαριάζουμε τις επιπτώσεις.

Σκοποί

Παιδαγωγικοί
Γνωστικοί
Κοινωνικοί

Στόχοι

- 1) Συνεργασία καθηγητών – μαθητών – φορέων.
- 2) Συγκέντρωση πληροφοριών.
- 3) Ευαισθητοποίηση μαθητών γύρω από το θέμα.

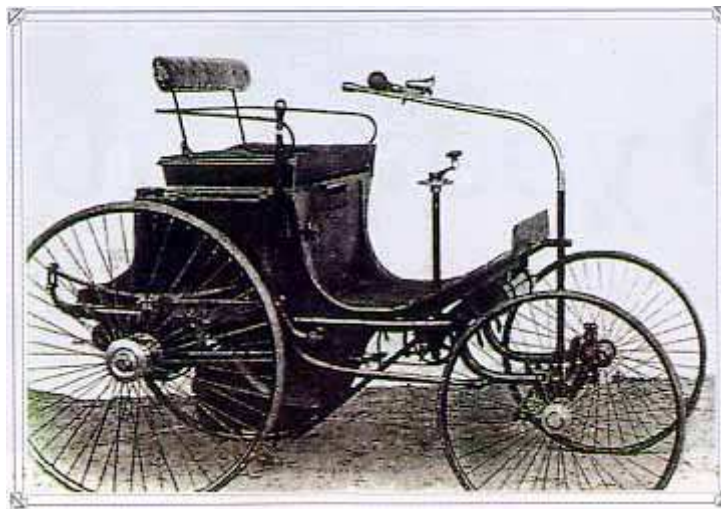
Πορεία εργασίας

Χωρισμός σε ομάδες και ανάληψη εργασιών από τους μαθητές για τα παρακάτω:

A) Αναζήτηση στοιχείων από το Ίντερνετ για την ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα 108 χρόνια ζωής συμπλήρωσε φέτος το αυτοκίνητο στην Ελλάδα. Το 1896 περίπου αρχίζει η εποχή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα. Ένας πλούσιος Αθηναίος, ο Νικόλας Κοντογιαννάκης, φέρνει στην Ελλάδα το πρώτο αυτοκίνητο μάρκας Peugeot, μοντέλο παραγωγής (μάλλον) 1891. Ήταν λίγο ταχύτερο από τις άμαξες με άλογα, αλλά σταματούσε κάθε 200-300 μέτρα... Ο Κοντογιαννάκης έμενε στην οδό Πανεπιστημίου και με το όχημά του έκανε βόλτες κάθε μεσημέρι μέχρι το Οφθαλμιατρείο του.



Το πρώτο αυτοκίνητο.

Τα πρώτα χρόνια ήταν δύσκολα, δεν υπήρχε η κατάλληλη υποδομή, ούτε οι γνώσεις, ενώ έλειπαν και τα κατάλληλα ανταλλακτικά. Τα καλύτερα αγωνιστικά αυτοκίνητα της εποχής δεν ξεπερνούν σε τελική ταχύτητα τα 35 χλμ./ώρα και καταλαβαίνετε ότι ένα απλό αυτοκίνητο στην Αθήνα μόνο σαν σύμβολο επίδειξης θα πρέπει να έχει θέση, αφού μια καλή άμαξα με άλογα είναι ταχύτερη και πιο αξιόπιστη. Μάλιστα οι γιατροί της εποχής είχαν υπολογίσει με ακρίβεια ότι όποιος έφθανε τα 80 χλμ./ώρα θα πέθαινε από συγκοπή! Ουσιαστικά η χρήση αυτοκινήτων, έστω κι αν αρχικά έγινε από πολύ πλούσιες οικογένειες, ξεκινά μετά το 1906. Πριν, μόνο λίγοι θαρραλέοι δοκίμασαν να οδηγήσουν αυτές τις διαβολομηχανές...

Το 1899 έγινε το **πρώτο Ελληνικό τροχαίο ατύχημα**. Ο τότε διάδοχος Κωνσταντίνος έφερε ένα τετραθέσιο Dürkoppf, αλλά ποτέ δεν το παρέλαβε. Το αυτοκίνητο με επιβάτες τον οδηγό του, ένα γιατρό και τον Αλ. Μπαχάουερ -ως γνώστη- τουμπάρισε έξω από το Τατόι. Οι επιβάτες δεν έπαθαν σοβαρές ζημιές, αλλά πολλοί συνδέουν το πρώτο Ελληνικό τροχαίο (με βενζινοκίνητο

όχημα) με μια μεγάλη πυρκαγιά που έκανε τεράστιες ζημιές στην περιοχή και είχε αρκετά θύματα. Αποδείξεις δεν υπάρχουν, αλλά αυτό το ατύχημα έκοψε προσωρινά την όρεξη όσων ήθελαν να φέρουν αυτοκίνητο.

Το 1902 είναι χρονιά ανάπτυξης, αφού 7 αυτοκίνητα έρχονται στην Ελλάδα. Ανάμεσά τους και το αυτοκίνητο του Νικολάου Πρίντεζη **που είναι το πρώτο αγοραίο (ταξί) στην Ελλάδα**. Το κόμιστρο για το ταξί ήταν 8 δρχ. από το Σύνταγμα μέχρι το Φάληρο και 15 δρχ. μέχρι την Κηφισιά. Ο Ξενόπουλος αναφέρει, σε άρθρο του 1905, ότι διάφοροι νεαροί της εποχής νοίκιαζαν "ρεφενέ" έναντι 10 δραχμών την ώρα το αυτοκίνητο και έκαναν τη βόλτα τους (και επίδειξη...).

Το 1907 ο Νικόλαος Σιμόπουλος -πρώτος γενικός γραμματέα της ΕΛΠΑ- ίδρυσε μαζί με τον πατέρα του Ανάργυρο (υπουργό Οικονομικών τότε) **την πρώτη επιχείρηση εμπορίας αυτοκινήτων** και έθεσε σε κυκλοφορία άλλα 3 αγοραία επιβατικά και 2 ελβετικά φορτηγά Orion. Από την καταγραφή λείπουν ακόμη 2 αυτοκίνητα, μια και είναι γνωστό πως το 1906 κυκλοφορούσαν 8 αυτοκίνητα -εκτός από τα ανακτορικά.

Το 1920 έχουμε τον πρώτο νόμο για φορολογία των αυτοκινήτων. Εκεί συναντάμε για πρώτη φορά την απόδειξη πληρωμής των ετήσιων τελών κυκλοφορίας με ειδικό αυτοκόλλητο το οποίο πρέπει να τοποθετηθεί στο σωλήνα του τιμονιού.

Η εισπρακτική επιτυχία αυτού του Νόμου συμπληρώθηκε από την εκθετική αύξηση των πωλήσεων νέων αυτοκινήτων, έτσι που το 1926 με περισσότερα από 15.000 αυτοκίνητα σε κυκλοφορία τα ετήσια κρατικά έσοδα από τα "τέλη κυκλοφορίας" έφθασαν στα... 10 εκατ. δρχ. (από 179.000 δρχ. το 1920).

Το 1924 η Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου ξεκινά τις κάθε είδους αγωνιστικές της δραστηριότητες. Η Λουκία Πάππου είναι η πρώτη Ελληνίδα οδηγός αγώνων, η οποία το 1924 και 1925 με τη Bugatti της διακρίνεται σε πολλές εκδηλώσεις.

Το 1925 κυκλοφορούν στην Αθήνα 582 φορτηγά, 857 αγοραία πολυτελείας, 700 ταξί, 789 ΙΧ, 15 αυτοκίνητα ποδήλατα (μοτοσικλές) και 690 λεωφορεία. Συνολικά 3578 οχήματα, με 5047 οδηγούς.



Ενθύμιον 11ης
Απριλίου 1928, κάτω
από την Ακρόπολη:
Αλεξάνδρα, Ελένη,
Γεωργία, Κατίνα και
Μαρία. Ποιός είπε ότι
οι γυναίκες δεν
οδηγούσαν;

Στα μέσα του 1928 η Αστυνομία με αναφορά της στα υπουργεία Εσωτερικών και Συγκοινωνίας ζητά να αποσυρθούν από την κυκλοφορία τα παλιά και επικίνδυνα αυτοκίνητα...



Τα Χαυτεία λίγο πριν το 1930, στη διασταύρωση Πανεπιστημίου και Πατησίων, πάνω από την πλατεία Ομόνοιας. Τα ηλεκτρικά τραμ της Η.Ε.Μ. έχουν αναλάβει δράση, αυτοκίνητα και άμαξες τρέχουν στους δρόμους, ενώ ο χωροφύλακας-τροχονόμος πάνω στο καφάσι προσπαθεί να ρυθμίσει την κυκλοφορία.

Από το 1936 έως 1940 είναι η εποχή της αθωότητας. Εκατοντάδες αυτοκίνητα προστίθενται κάθε χρόνο στον στόλο της Ελλάδας, η βενζίνη είναι προσιτή και το οδικό δίκτυο βελτιώνεται συνεχώς. Στο χρόνια του μεσοπολέμου στην Ελλάδα κυκλοφορούν περισσότερα από 16.000 αυτοκίνητα, αμερικάνικα κυρίως.



Φορητή βιβλιοθήκη του Δήμου Αθήνας, πριν από τον πόλεμο, εγκαινιάζεται από τον Δήμαρχο Κοτζιά. Βιβλιοθήκες που γύριζαν στις γειτονίες δανείζοντας βιβλία.

Ο αριθμός κυκλοφορίας (No 5) δείχνει την αλλαγή της αρίθμησης των πινακίδων κυκλοφορίας.

Το 1941 αυτοκίνητα υπήρχαν πολλά, βενζίνη δεν υπάρχει. Σταδιακά τα περισσότερα επιτάχθηκαν από τους Γερμανούς ή καταστράφηκαν. Όσα λίγα απέμειναν μετατράπηκαν ώστε να λειτουργούν με ατμό (τα "γκαζοζέν"). Η δεκαετία 1940-1950 είναι περίπου "κενή" για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, όπως και σε πολλές άλλες χώρες στην Ευρώπη.



Τα «Χασανιώτικα» λεωφορεία του 1947-1948 είναι μεταποιημένα και επισκευασμένα αμερικάνικα στρατιωτικά φορτηγά, όπως αυτά που φαίνονται κάτω δεξιά στη γωνία. Επισκευασμένα και γυαλισμένα περιμένουν να βγουν για δρομολόγιο. Η επισκευή γινόταν στο Χασάνι, σημερινό Ελληνικό, πίσω από το αεροδρόμιο της Ολυμπιακής.



Ford V8 με αριθμό κυκλοφορίας ΑΠ 314, ένα από τα πρώτα περιπολικά (1959).

Την περίοδο 1950 – 1960 κύριο μέσο μετακίνησης είναι οι μοτοσικλέτες, τα λίγα αμερικάνικα αυτοκίνητα και τα λεωφορεία. Ουσιαστικά η αγορά του ιδιωτικού αυτοκινήτου ξεκινάει δειλά-δειλά από το 1959 και τα νούμερα των πωλήσεων γίνονται σημαντικά μετά το 1963-1964. Κάποιες προσπάθειες γίνονται για κατασκευή αυτοκινήτων στην Ελλάδα, αλλά ουσιαστικά αφορούν την κατασκευή αμαξωμάτων σε φορτηγά και λεωφορεία.

B) Δημιουργία ερωτηματολογίων από τους μαθητές σχετικά με:

- 1) Χρήση αυτοκινήτου από την οικογένεια
- 2) Δίπλωμα οδήγησης
- 3) Ηλικία οδήγησης – παιδιά οδηγοί
- 4) Χώροι στάθμευσης
- 5) Εγκαταλειμμένα αυτοκίνητα

Γ) Επεξεργασία ερωτηματολογίων και εξαγωγή στοιχείων – συμπερασμάτων.

- Το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται καθημερινά ακόμα και σε πολύ κοντινές αποστάσεις. Τα πετάλια του αυτοκινήτου είναι σα να αποτελούν προέκταση των ανθρώπινων ποδιών.
- Κάθε οικογένεια έχει από 2 έως 4 αυτοκίνητα και το 30% των οικογενειών που ρωτήθηκαν έχουν τουλάχιστον ένα άτομο που οδηγεί χωρίς δίπλωμα.
- Δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης. Το 57% των οικογενειών που ρωτήθηκαν παρκάρουν σε πεζοδρόμια, δρόμους ή σε άλλους χώρους.
- Σε περίπτωση που κάποιο αυτοκίνητο δεν χρησιμοποιείται, το εγκαταλείπουν όπου να 'ναι.
- Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι παιδιά από 13 ετών οδηγούν οχήματα (επιβατικά, αγροτικά, μηχανάκια) χωρίς δίπλωμα, είτε με έγκριση των γονέων τους, είτε εν αγνοία τους.

Δ) Αυτοκίνητο και Περιβάλλον

- α) Η μαζική και πολλές φορές μη ελεγχόμενη αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων στις πόλεις, εκτός από ορισμένα καλά που προσφέρει (αναμφισβήτητα), είναι συνυπεύθυνη για την υποβάθμιση του περιβάλλοντος σε αυτές.
- β) Αλλοιώνει αισθητικά το ίδιο το περιβάλλον με τους απέραντους δρόμους που διασχίζουν κατά μήκος και πλάτος τις πόλεις.
- γ) Υπάρχουν ακόμα πολύ σοβαρότερα προβλήματα που δυσχεραίνουν την ίδια τη ζωή μας. Ένα από αυτά είναι ο θόρυβος, ο οποίος σε ώρες αιχμής φτάνει τα ογδόντα ντεσιμπέλ, ενώ με την υπέρβαση των ογδόντα πέντε ντεσιμπέλ υπάρχουν προβλήματα για την ακοή.
- δ) Η ανυπομονησία για την εξασφάλιση ενός ελάχιστου χώρου για το παρκάρισμα, καθώς και το άγχος και το στρες από τα μπουτιλιαρίσματα σε ώρες αιχμής, μαστίζουν ανεπιφύλακτα όλους τους οδηγούς.
- ε) Τα καυσαέρια αποτελούν το πιο σημαντικό ίσως πρόβλημα, το οποίο οφείλεται στη μεγάλη κυκλοφορία των αυτοκινήτων στις πόλεις. Το 80% του μονοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα παράγεται από τις εξατμίσεις των αυτοκινήτων. Η βενζίνη παράγει ένα τοξικό δηλητήριο, που προσβάλλει τα κύτταρα, τα διάφορα όργανα και κατά προτίμηση τα κόκαλα και είναι αιτία για αρθρικές ασθένειες, ιδιαίτερα στους νέους. Μεγαλύτερες ποσότητες του αφομοιωμένες από τον ανθρώπινο οργανισμό προκαλούν ασθένειες όπως η αρτηριοσκλήρυνση και βλάβες στο νευρικό σύστημα.

Χαρακτηριστικοί δείκτες

Πάνω από 50% της έκλυσης ρυπογόνων ουσιών όπως οξείδια του αζώτου και μονοξείδιο του άνθρακος προέρχονται από τα οχήματα οδικών μεταφορών	20 έως και 25% των Ευρωπαίων δηλώνουν ότι ενοχλούνται από την ηχορύπανση.	Περίπου 4% είναι ο ετήσιος ρυθμός αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών, πράγμα που σημαίνει ότι η ένδειξη αυτή διπλασιάζεται κάθε 20 χρόνια.	Το 70% των Ευρωπαίων δηλώνουν ότι ανησυχούν πολύ περισσότερο το 1999 από το 1994 για την ποιότητα του αέρα που αναπνέουμε. Θεωρούν ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι το πρώτο θέμα στον κατάλογο των περιβαλλοντικών προβλημάτων. επίσης δηλώνουν ότι τα κυκλοφοριακά προβλήματα είναι η κύρια αιτία της δυσaráεσκείας τους για τις συνθήκες διαβίωσης στις πόλεις.	Στην Ευρώπη το ήμισυ των μετακινήσεων με μηχανοκίνητα μέσα αφορά διαδρομές μικρότερες των 3 χλμ.
(Πηγή Ευρωβαρόμετρο-Ευρωπαϊκή Επιτροπή)				

Ποια είναι τα προϊόντα των καύσεων των αυτοκινήτων και τι επιπτώσεις έχουν στον άνθρωπο;

Διοξείδιο του άνθρακα. Είναι αέριο γενικά αβλαβές για τον άνθρωπο με μεγάλη συμβολή, όμως, στο φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Οξείδια του αζώτου. Τοξικά αέρια με καφέ χρώμα ιδιαίτερα τοξικά, βλάπτουν ανθρώπους και φυτά. Στα παιδιά μπορεί να προκαλέσει αναπνευστικές ασθένειες.

Μονοξείδιο του άνθρακα. Είναι ένα τοξικό άοσμο και άχρωμο αέριο. Σε χαμηλές συγκεντρώσεις επηρεάζει δυσμενώς τα άτομα με καρδιακά προβλήματα και μειώνει τις σωματικές επιδόσεις νεαρών και υγιών ατόμων. Σε μεσαίες συγκεντρώσεις προκαλεί ζαλάδα, πονοκεφάλους και κόπωση. Σε μεγάλες συγκεντρώσεις είναι θανατηφόρο. (Θυμηθείτε τους θανάτους από μαγγάλια στο παρελθόν!)

Υδρατμοί. Να και ένα ακίνδυνο προϊόν!

Υδρογονάνθρακες. Γνωστές καρκινογόνες ουσίες που περιέχονται στην άκαυστη βενζίνη.

Μόλυβδος. Προκαλεί χρόνια δηλητηρίαση(ανία, αδυναμία συγκέντρωσης, αναιμία) και γενετικές βλάβες. Ευτυχώς ο ρύπος τείνει να εξαλειφθεί με τη όλο και μεγαλύτερη χρήση αμόλυβδης βενζίνης.

Διοξείδιο του θείου. Είναι άχρωμο αέριο που σε μεγάλες συγκεντρώσεις έχει δυσάρεστη χαρακτηριστική οσμή. Επηρεάζει άτομα με αναπνευστικά προβλήματα και προκαλεί αλλοιώσεις στη βλάστηση και τα μέταλλα.

Αιθάλη(καπνός). Προϊόν των πετρελαιοκινητήρων. Προκαλεί ασθένειες στο αναπνευστικό και στους πνεύμονες ακόμα και πρόωρο θάνατο. Ομάδα υψηλού κινδύνου αποτελούν ηλικιωμένοι, παιδιά και άτομα που πάσχουν από άσθμα.

Το γεγονός , βέβαια , που κάνει τους ρύπους που προέρχονται από τα αυτοκίνητα πιο επικίνδυνους , είναι ότι εκπέμπονται στο ύψος της αναπνοής του ανθρώπου.

Τι είναι το φαινόμενο του θερμοκηπίου ; Είναι κάτι που δημιουργήθηκε ξαφνικά τα τελευταία χρόνια ;

Το φαινόμενο του θερμοκηπίου είναι η λειτουργία της ατμόσφαιρας της Γης , κατά την οποία επιτρέπει να τη διαπερνά η ακτινοβολία που έρχεται από τον ήλιο αλλά από την άλλη εμποδίζει τη Γη να επανεκπέμψει όλη την ακτινοβολία που δέχτηκε. Η ατμόσφαιρα της γης δηλαδή είναι η <<κουβέρτα>> της.

Χωρίς την ‘κουβέρτα’ αυτή η μέση θερμοκρασία της γης θα ήταν –20 β Κελσίου έτσι χάρη στη λειτουργία του φαινομένου αυτού εξασφαλίστηκε η βιωσιμότητα του ανθρώπου , εδώ και εκατομμύρια χρόνια πάνω στον πλανήτη μας.

Από τα αέρια , της ατμόσφαιρας εκείνα που απορροφούν την ακτινοβολία που επανεκπέμπει η Γη και ονομάζονται αέρια του

θερμοκηπίου , είναι το διοξείδιο του άνθρακα , οι υδρατμοί , το μεθάνιο και οι χλωροφθοράνθρακες .

Τέτοια αέρια , όμως , αυξάνονται με ραγδαίο ρυθμό από τα μέσα του 19ου αιώνα και τη Βιομηχανική επανάσταση. Έτσι η 'κουβέρτα' ατμόσφαιρα της Γης γίνεται παχύτερη με αποτέλεσμα η Γη να γίνεται θερμότερη.

Η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας της Γης κατά 2 βαθμούς θα έχει ολέθριες συνέπειες. περισσότερες ξηρασίες , εντονότερους ανέμους , καταρρακτώδεις βροχές και αύξηση της στάθμης της θάλασσας κατά 1 με 2 μέτρα με τις αντίστοιχες συνέπειες.

Αυτός είναι και ο λόγος για την συνεχή αναφορά του θέματος τελευταία και ακόμα μεγαλύτερη η ανάγκη για τη λήψη γενναίων αποφάσεων.

Μπορούμε να πούμε τελικά ότι το αυτοκίνητο φταίει για όλα τα δεινά της ρύπανσης; Πρέπει να καταδικαστεί σε ακινησία;

Ποτέ δεν μπορείς να καταδικάσεις ένα άψυχο αντικείμενο!

Η εφεύρεση του τροχού και του αυτοκινήτου ήταν από τις πιο σημαντικές για την ανθρώπινη πρόοδο.

Μείωσε τις αποστάσεις , αύξησε τον ελεύθερο χρόνο βελτίωσε τις μεταφορές και την επικοινωνία των ανθρώπων και πλήθος άλλες δραστηριότητες και ανάγκες του ανθρώπου όπως υγεία , τουρισμός , αναψυχή , επαγγελματικές δραστηριότητες κ.α.

Επίσης δεν πρέπει να παραβλέψουμε το γεγονός της μεγάλης προόδου της επιστήμης στο θέμα της μείωσης των ρύπων των αυτοκινήτων μέσω της βελτίωσης των κινητήρων εσωτερικής καύσης και της εφαρμογής της νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που εφαρμόζονται τα τελευταία χρόνια. αρκεί να παραθέσουμε ένα εντυπωσιακό νούμερο που θα πείσει και τον πιο δύσπιστο από εμάς :Ένα σημερινό αυτοκίνητο με ρυθμιζόμενο τριοδικό καταλύτη υπολογίζεται ότι εκπέμπει μόλις το 10% των ρύπων

ενός συμβατικού αυτοκινήτου του 1975 σαν τα χιλιάδες που κυκλοφορούν γύρω μας.

Και όχι μόνο αυτό. Η προσπάθεια για ελάχιστους ή μηδενικούς ρύπους συνεχίζεται...

Η αλόγιστη χρήση όμως του αυτοκινήτου και η ραγδαία αύξηση του στόλου τους και ιδιαίτερα στις πόλεις οδήγησε στις γνωστές συνέπειες.

E) Προτάσεις - Λύσεις

Μαγική λύση δεν υπάρχει. Το αυτοκίνητο θα εξακολουθεί να είναι το άψυχο και για πολλούς αγαπημένο μέλος της οικογένειας μας. Το μόνο που μπορούμε να κάνουμε είναι να βελτιώσουμε την ορθολογικοποίηση της χρήσης του Ι.Χ. και της κυκλοφορίας γενικότερα.

Δηλαδή:

Βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς με πυκνά και φτηνά δρομολόγια ώστε να χρησιμοποιούνται από μεγαλύτερο ποσοστό πολιτών.

Αντικατάστασή τους με καθαρότερα (χαμηλής ρύπανσης) όπως και υπέργειος ηλεκτρικός σιδηρόδρομος , τράμ , κ.λ.π.

Τέλος, ένα παμπάλαιο μα ταυτόχρονα μοντέρνο συγκοινωνιακό μέσο, ευκίνητο, οικονομικό, διασκεδαστικό και υγιεινό, το ποδήλατο, αποτελεί το φάρμακο για τα μολυσμένα και κουρασμένα πνευμόνια της σύγχρονης μεγαλούπολης. Είναι σίγουρα το πιο φυσικό και ανθρώπινο μέσο ανάμεσα σε όλους αυτούς τους τόνους του μπετόν που υψώνονται γύρω μας. Όλοι οι κάτοχοι ποδηλάτων γνωρίζουν πως, εκτός του αρχικού ποσού που απαιτείται για την αγορά ενός ποδηλάτου, τα έξοδα για τη συντήρησή του είναι ελάχιστα.

"Η ΚΡΑΥΓΗ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ"



Φωτογραφίες από εγκαταλειμμένα αυτοκίνητα που έβγαλαν τα παιδιά.





Φωτογραφίες από εγκαταλειμμένα αυτοκίνητα που έβγαλαν τα παιδιά.





Φωτογραφίες από εγκαταλειμμένα αυτοκίνητα που έβγαλαν τα παιδιά.

